



OFFICINE DELL'ACQUA



Cofinancé par
l'Union européenne

MARINA 7

2024/2025



**A la rencontre du patrimoine maritime des
lacs lombards avec la « Fondazione Officine
dell'Acqua »**

Présentation générale

Dans le cadre du programme Erasmus +, l'association Aventure Pluriel a développé, depuis 2017, le projet MARINA : un stage annuel d'observation et de rencontre réunissant divers acteurs européens engagés dans la sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial traditionnel. En 2024, s'est tenue la 7e édition du projet.

Cette nouvelle session, intitulée **MARINA 7**, s'est déroulée en deux temps, en septembre et octobre 2024, sur deux grands lacs italiens : le lac Majeur et le lac de Côme. Elle a été organisée en partenariat avec la **Fondation Officine Dell'Acqua**, située à Laveno-Mombello (région de Lombardie, province de Varèse), et a réuni une trentaine de participants membres d'Aventure Pluriel : charpentiers de marine, navigateurs et organisateurs d'événements maritimes traditionnels.



La participation de la Bette d'Aventure Pluriel au 1ier Verbano Classic Festival 2024

L'objectif principal des MARINA est d'étudier, dans une perspective de coopération et de partage de bonnes pratiques, les stratégies mises en œuvre par nos homologues italiens pour la **valorisation et la sauvegarde durable des patrimoines maritimes et lacustres à caractère traditionnel**.

Le programme s'est structuré autour de deux temps forts :

- La première, consacrée à la valorisation du patrimoine maritime à travers la création d'un nouveau festival : **Verbano Classic Festival 2024** ([vidéo de présentation](#)).
- La seconde, centrée sur la **transmission des savoir-faire de charpente de marine**.



Les participants ont pu visiter plusieurs sites emblématiques :

- Des **musées** dédiés à l'histoire des lacs, de leurs embarcations et de l'évolution des techniques de construction navale, en lien parfois avec l'aviation (Fondation Officine dell'Acqua, Musée Barca Lariana, Musée Volandia).
- Des **chantiers navals traditionnels** où les savoir-faire sont toujours vivants (association Voiles Vintage Verbano, chantiers Matteri, Barberis, Glisenti).
- Des **associations patrimoniales** engagées dans la conservation (ex. : ABIL à Lecco).
- Des **scieries spécialisées** dans les bois maritimes (atelier Lemagni-Magnino).

Au-delà des échanges techniques, MARINA 7 a ouvert la voie à de nouvelles collaborations et posé les bases d'une **solidarité européenne en faveur de la préservation des traditions nautiques**. La mer ou le lac qui nous relie tous mérite d'être chérie, protégée et transmise, dans une approche respectueuse des enjeux économiques, environnementaux et sociaux. C'est là le défi partagé des générations présentes et futures ([vidéo récapitulative](#)).

Ce rapport d'étude revient sur ces enjeux en explorant le patrimoine nautique des lacs lombards, les dynamiques de sa valorisation, et les perspectives de transmission des savoir-faire traditionnels.

PARTIE I : Le patrimoine maritime des lacs lombards : héritages, mutations et enjeux

1.1 Un territoire façonné par l'eau : les lacs lombards comme berceaux culturels



Situés au nord de l'Italie, les lacs lombards (en particulier les lacs de Côme, Majeur et Lugano) forment un territoire singulier, riche à la fois sur les plans naturel, historique et culturel. Véritable carrefour entre l'Italie, la Suisse et l'Allemagne, cette région a été marquée par de multiples influences (milanaises, vénitiennes, autrichiennes) et a longtemps été dépourvue de réseaux routiers structurés, favorisant ainsi l'émergence d'une culture batelière profondément ancrée. Historiquement, les lacs constituaient des axes de circulation majeurs. Les embarcations locales, souvent à fond plat, à rame ou à voile, étaient adaptées aux contraintes spécifiques des eaux intérieures. La plus emblématique d'entre elles, le *batel*, d'influence vénitienne, a évolué au XIXe siècle avec l'introduction de la construction "à clin", d'origine scandinave. Cette technique a permis la fabrication d'embarcations plus rapides et silencieuses, prisées par les classes aisées anglaises, puis italiennes.

Ce raffinement nautique s'est même exprimé dans des usages détournés, comme la contrebande nocturne – notamment de tabac – sur le lac de Côme. Ces pratiques ont contribué à l'émergence de véritables dynasties de constructeurs, tels **les Taroni** ou **les Cranchi**, alliant tradition et innovation. Une culture maritime lacustre s'est peu à peu formée, incluant un vocabulaire spécifique, des fêtes traditionnelles lacustres, des récits populaires, ainsi qu'un artisanat d'excellence, aujourd'hui menacé par l'urbanisation et la standardisation touristique.



1.2 Entre tradition et modernité : évolution des usages et des embarcations



a. Le bateau d'usage : un patrimoine en voie d'extinction

Pendant des siècles, les bateaux dits « d'usage » ont constitué le socle de la vie quotidienne sur les lacs lombards. Fabriqués localement, souvent dans des chantiers familiaux, ils répondaient à des besoins concrets : transport de marchandises, de personnes ou de matériaux.

Parmi eux, le *batel* reste l'exemple le plus emblématique : embarcation de travail polyvalente, utilisée dès le XIXe siècle. Son évolution a été marquée par la transmission continue des savoir-faire, plus que par des ruptures technologiques.

Le déclin du *batel* s'amorce dans les années 1950 avec le développement du réseau routier, rendant le transport lacustre moins indispensable. Aujourd'hui, seuls 50 à 100 *batel* subsistent sur le lac de Côme, dont une vingtaine restaurée par des associations comme l'ABIL à Lecco. Environ 25 sont conservés hors d'eau, dans des collections muséales, mais leur préservation reste encore marginale.

Moins connue, *l'inglesina* constitue une forme intermédiaire entre bateau de travail et embarcation de plaisance. D'origine anglaise et construite à clin, cette petite embarcation légère, introduite au XIXe siècle, fut adaptée à la navigation de loisir et à la pêche sur les lacs lombards. Elle incarne ainsi un pont entre tradition locale et influences extérieures.



Le développement de la plaisance marque une profonde transformation du paysage nautique local. Dès le XVIIIe siècle, les lacs attirent une élite européenne qui fait construire, dans des chantiers artisanaux, des gondoles adaptées aux goûts locaux. Au XIXe siècle, les *inglesinas*, fines embarcations à rames importées d'Angleterre, deviennent populaires auprès des aristocrates en villégiature. Elles inaugurent une plaisance élitiste, axée sur l'élégance, la détente et le prestige.

b. Plaisance et industrialisation : l'essor d'un nouveau paysage nautique

Le XXe siècle amorce un changement radical avec l'arrivée des bateaux à moteur, inspirés notamment des modèles américains *Chris-Craft*.



Les chantiers lombards, comme celui de **Sarnico**, conçoivent des coques rapides et élégantes : **les Riva**, devenus symboles du luxe flottant. D'autres chantiers, comme **Ernesto Riva**, héritiers des **Taroni**, conjuguent excellence artisanale et innovation technique (bois lamellé-collé, techniques sous vide, etc.).

Ces évolutions ont eu plusieurs conséquences :

- Une spécialisation vers des produits haut de gamme, adaptés à une clientèle fortunée,
- Un écart croissant entre patrimoine populaire et loisirs de prestige,
- Une pression accrue sur les écosystèmes lacustres, due à la motorisation et au tourisme intensif.

Cependant, la voile demeure présente, notamment à travers des régates organisées par des clubs tels que le Yacht Club de Côme.

1.3 Vers une nouvelle définition du patrimoine maritime



Martin Luc Bonnardot

L'un des grands apports du projet MARINA 7 réside dans la réflexion critique sur ce qui constitue un patrimoine maritime digne de conservation.

Faut-il valoriser uniquement les embarcations spectaculaires, les objets rares, ou bien inclure les usages, les savoir-faire, les paysages et les récits qui les accompagnent ?

Plusieurs intervenants ont insisté sur une vision plurielle et vivante du patrimoine maritime.

Pour **Martin Luc Bonnardot**, la transmission doit interroger ses finalités : *transmet-on pour la mémoire, l'éducation, l'inclusion sociale ? Il plaide pour une approche centrée sur l'usage social, la transmission populaire et la valorisation des métiers invisibilisés.*

De son côté, **Manolo Montanez** invite à *envisager le patrimoine comme un « matrimoine », c'est-à-dire un lien vivant entre paysage et mémoire. Le bateau traditionnel y devient un acteur du territoire, et non un simple objet figé dans un musée.*



Thierry Pons

Enfin, **Thierry Pons** défend *une vision ouverte, évolutive et non figée du patrimoine. Il appelle à dépasser les clivages traditionnels (travail/plaisance, luxe/populaire, ancien/moderne) pour favoriser une transmission vivante, enracinée et passionnée.*



Manolo Montanez

Ces contributions convergent vers une idée forte :

*Le patrimoine maritime est **un bien commun vivant**, qui ne se résume ni à son esthétique, ni à sa rareté, mais repose sur son ancrage territorial, son usage, et sa capacité à fédérer. Dès lors, comment faire vivre ce patrimoine au présent, et garantir sa transmission dans la durée ? C'est à cette question que s'attache la seconde partie de ce mémoire, en explorant les initiatives de valorisation observées sur le terrain.*

PARTIE II : Valorisation contemporaine du patrimoine maritime : approches inspirantes et bonnes pratiques

2.1 Deux institutions complémentaires au service du lac

1. Deux approches, un objectif commun : faire vivre la mémoire du lac

- Le **Musée Barca Lariana** joue un rôle fondamental de conservation, de documentation et d'exposition. Il préserve des embarcations historiques et des objets techniques rares. Son travail patrimonial est essentiel pour maintenir la mémoire matérielle du lac, avec une collection unique de plus de 400 bateaux traditionnels (dont les fameux *batel*, *inglesina*, *Riva*, etc.).

- L'**Officina dell'Acqua**, quant à elle, propose une approche vivante et territorialisée du patrimoine. Il s'agit d'une fondation ancrée dans le tissu local, qui associe transmission des savoir-faire, navigation traditionnelle, insertion sociale et éducation à l'environnement. Son objectif est de maintenir un lien actif entre les communautés, les jeunes générations et le paysage du lac.



Atelier de charpente ouverte au public à l'Officina

Ensemble, ces deux institutions incarnent la dualité nécessaire entre **muséification** (conserver le passé) et **activation** (le faire vivre au présent).

2. Stratégies de valorisation croisée

a. Création d'un parcours patrimonial commun

Mise en place d'un itinéraire de découverte du patrimoine lacustre incluant :

- La visite du musée (ancrage historique).
- Une navigation en bateau traditionnel restauré avec l'Officina (expérience sensorielle).
- Une balade interprétative autour des paysages culturels (lecture du territoire).
- Intégration d'outils numériques (cartographie interactive, témoignages audio, réalité augmentée, etc.)

b. Actions pédagogiques et intergénérationnelles

- Ateliers de charpente navale traditionnelle pour jeunes, familles ou scolaires, animés par les artisans de l'Officina.
- Implication du musée en fournissant des modèles historiques comme références techniques.
- Développement de programmes Erasmus+ ou de services civiques autour du patrimoine nautique.

c. Événementiel partagé

Organisation d'une fête annuelle du patrimoine nautique du lac :

- Rassemblement de bateaux traditionnels navigants.
- Conférences croisées (histoire, techniques, écologie).
- Concerts, expositions, projections de vidéos sur les activités communes.

2.2 Mobilisation des habitants, des usagers et des partenaires : un levier essentiel pour un patrimoine vivant

1. Des formes de mobilisation fragmentées ou limitées



Parmi les structures observées autour du lac de Côme, l'association **ABIL** illustre une forme d'engagement local, en récupérant des embarcations confiées par des particuliers et en organisant des événements communautaires (parades nautiques, restaurations collectives). Toutefois, cette mobilisation reste centrée sur un noyau de passionnés, généralement âgés, et peine à se renouveler ou à attirer de nouveaux publics.



Collection impressionnante de milliers de moteurs hors-bord de 1920 à 1950 à Lariana

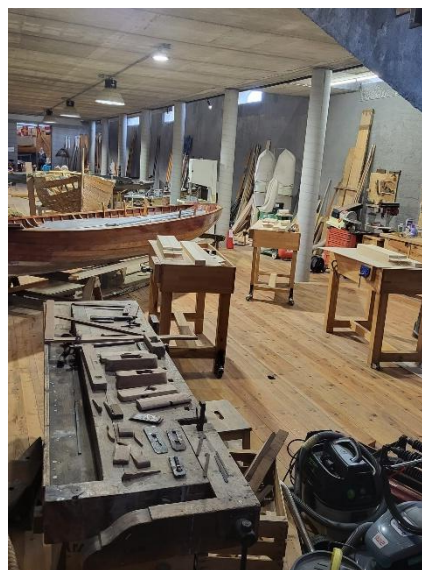
Le **Musée de la Barca Lariana**, quant à lui, repose sur les ressources humaines et financières d'un petit groupe issu de la famille du donateur. Bien qu'il développe des actions éducatives à destination des scolaires et des visiteurs, il ne propose pas de démarche structurée de co-construction ou d'implication active des habitants dans ses activités.

Enfin, les **chantiers navals traditionnels** (Lemagni-Magnino, Matteri, Barberis), à caractère souvent familial, répondent essentiellement à une clientèle haut de gamme. Leur fonction patrimoniale est réelle – en tant que lieux de savoir-faire – mais indirecte : ils restent peu ouverts aux initiatives collectives ou participatives. L'impact sur la transmission et la mobilisation citoyenne y est donc limité.

2. L'Officina dell'Acqua : un modèle intégré, reproductible et durable

À l'opposé, l'**Officina dell'Acqua** représente un modèle structurant d'implication territoriale autour du patrimoine nautique. En associant habitants, usagers et partenaires institutionnels ou économiques, elle développe une approche globale, inclusive et durable.

- **Avec les habitants**, elle crée du lien par la récupération de bateaux, l'organisation de festivals, l'ouverture d'espaces partagés (documentation, expositions, co-working) et des formations accessibles à tous, y compris à des publics éloignés ou jeunes migrants. Les membres peuvent adopter une embarcation restaurée et participer activement à la vie associative.
- **Avec les usagers du lac**, elle articule patrimoine et usage : restauration participative, régates classiques, hivernage partagé. Elle fait le lien entre patrimoine matériel et pratiques contemporaines.
- **Avec ses partenaires**, elle s'appuie sur un fort ancrage territorial, grâce notamment à un partenariat à long terme avec la compagnie ferroviaire (mise à disposition d'un local pour 30 ans) et à des soutiens européens, régionaux et communaux pour ses projets éducatifs et environnementaux.



Atelier public de charpente de marine à l'Officina



Convivialité, repas partagé, concert à l'Officina avec Paolo Sivelli

3. Vers une approche intégrée et participative du patrimoine

L'analyse comparative des structures observées montre que la **pérennité du patrimoine maritime lacustre** dépend moins de la conservation des objets que de la **capacité à mobiliser activement les communautés** dans des démarches collectives et engageantes.

C'est par cette dynamique de participation, qu'elle soit sociale, éducative ou économique que le patrimoine peut rester **vivant, partagé et transmis**.

« L'enjeu est donc de diffuser le « modèle Officina », c'est-à-dire : Ouvrir les structures patrimoniales aux habitants comme co-acteurs, et non uniquement comme visiteurs, Ancrer les pratiques patrimoniales dans des usages contemporains, respectueux des équilibres écologiques, Articuler patrimoine, inclusion sociale et développement local dans une perspective durable. » Valérie Grisetto



*Au-delà de la typologie des embarcations traditionnelles et de leur ancrage historique dans les usages lacustres, la question de la **transmission des savoir-faire** se révèle aujourd'hui cruciale. Entre mémoire vivante et risques d'extinction, elle constitue un véritable enjeu pour l'avenir du patrimoine nautique lombard.*

PARTIE III : Transmettre les savoir-faire traditionnels : un enjeu d'avenir

Alors que la navigation est historiquement très développée sur les lacs lombards — depuis le IV^e siècle av. J.-C. —, il est paradoxal de constater l'absence de structures de formation formelles en charpenterie navale dans cette région. Seul le chantier Taroni, actif du XIII^e au XIX^e siècle, a représenté un véritable pôle structuré. Sa fermeture, due à l'absence d'un héritier masculin, a conduit à une dispersion des savoir-faire dans de petits ateliers issus de cette tradition, souvent réorientés vers la plaisance, avec l'essor du tourisme élitiste dès la fin du XIX^e siècle.

Parallèlement, les embarcations de travail, destinées au transport de personnes, de vivres ou de matériaux, étaient généralement construites de manière artisanale par les usagers eux-mêmes. Avant le développement des infrastructures routières et ferroviaires vers 1950, la voie lacustre constituait le principal axe de mobilité. Dans ce contexte, chaque village possédait ses propres bateaux, fabriqués localement sans réelle structuration intergénérationnelle de la transmission des savoir-faire.



Concernant les bateaux de plaisance, apparus à partir de 1850 sous l'influence du tourisme anglais, leur fabrication a été confiée à des chantiers familiaux, dont certains subsistent aujourd'hui (Tranchi, Matteri, Barberis...). Ces entreprises, souvent transmises sur trois ou quatre générations, reposent sur une formation "sur le tas", dans une logique de **compagnonnage familial**, sans recours à des dispositifs de formation reconnus ou à des recrutements extérieurs.

« La transmission reste donc largement informelle, confinée à la sphère familiale ou associative. Il n'existe, à ce jour, aucune filière de formation officielle en charpenterie navale intérieure en Lombardie, malgré la richesse patrimoniale de ce domaine. » Frédéric Le Bomin

Aujourd'hui, deux modèles coexistent :

- **des chantiers privés à but lucratif**, spécialisés dans la restauration de bateaux de plaisance de prestige (notamment les célèbres Riva), avec des équipes réduites, formées en interne ;
- **des chantiers associatifs**, engagés dans la sauvegarde du patrimoine vernaculaire, tels que l'association ABIL sur le lac de Côme ou l'Officina dell'Acqua sur le lac Majeur.

C'est cette dernière structure qui, par sa vision stratégique et son ancrage territorial, porte aujourd'hui l'un des projets de transmission les plus aboutis.

L'Officina dell'Acqua développe un véritable écosystème patrimonial, social et éducatif.

Ce modèle, fondé sur la préservation du patrimoine, l'inclusion sociale, la transmission artisanale et le développement territorial, offre une perspective inspirante. Il pourrait être transposé à d'autres contextes européens confrontés aux mêmes défis, en s'inscrivant pleinement dans les objectifs du programme Erasmus+.

La transmission des savoir-faire liés au patrimoine maritime lombard est à la fois une urgence culturelle et une opportunité de transformation sociale. À travers les visites de terrain menées dans le cadre du programme MARINA, plusieurs exemples concrets viennent illustrer la diversité des approches et des tensions entre excellence artisanale, ancrage local et fragilité des transmissions.

PARTIE IV : Regards croisés sur différentes structures lacustres

Le programme MARINA a permis de visiter plusieurs structures autour des lacs lombards et dans le Piémont, révélant une grande variété de pratiques de préservation, de valorisation et de transmission des savoir-faire liés à la construction navale. Cette partie propose une série d'études de cas, permettant d'observer les forces et les limites des différents modèles existants.

1. L'association ABIL (Associazione Barche In Legno) – Lac de Côme

Sauvegarder les embarcations pour préserver la mémoire du lac



Fondée en 2012 à Lecco, au sud-est du lac de Côme, l'association ABIL est née à la suite de la disparition du dernier charpentier local. Face au risque de voir disparaître les embarcations traditionnelles en bois, une quinzaine de bénévoles s'est mobilisée pour leur sauvegarde.

L'action de l'association se concentre sur les batels, embarcations à fond plat adaptées aux rives lacustres, notamment leur variante emblématique : la Lucia. Ces barques, jadis utilitaires, étaient construites à partir de bois locaux et sans plans formels, selon les besoins propres à chaque communauté.

Installée dans un ancien lavoir réhabilité, ABIL fonctionne sans subvention structurelle. Elle a déjà restauré 26 unités, souvent en partenariat avec des particuliers. Chaque chantier devient un espace d'apprentissage, dans une logique de compagnonnage. L'association envisage aujourd'hui la création d'un port itinérant pour exposer ses bateaux, prolongeant ainsi sa mission de médiation culturelle.

2. Le chantier Barberis – Lac Majeur

Une tradition familiale au service de la plaisance de prestige



Depuis 1929, le chantier Barberis incarne une lignée d'artisans au service de la navigation de luxe. Initialement spécialisé dans les barques traditionnelles, il s'est réorienté dans les années 1960 vers la restauration des bateaux Riva, devenant station-service agréée de la marque.

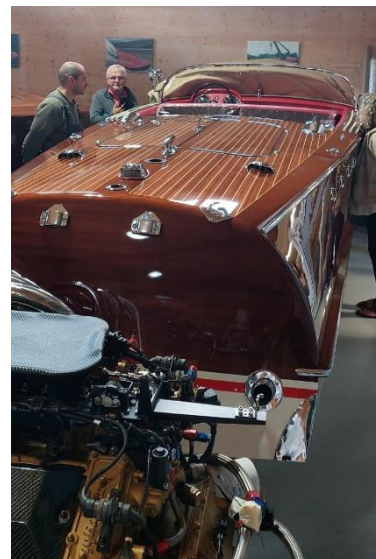
Ce savoir-faire, transmis de père en fils, repose sur une fidélité absolue aux matériaux et aux techniques d'origine. Cinquante modèles Riva sont aujourd'hui conservés sur site. Toutefois, la transmission est exclusivement familiale, sans ouverture aux jeunes ou au territoire. Cette excellence technique, précieuse mais isolée, reste fragile à moyen terme.

3. Le chantier Glisenti – Lac de Côme

Un artisanat d'exception entre tradition et innovation

À Dongo, les frères Glisenti ont fondé un atelier conjuguant design contemporain et savoir-faire naval. Leurs bateaux sur mesure allient bois stratifiés, aciers façonnés numériquement et résines modernes, dans une logique de création haut de gamme.

Bien qu'ils expriment une volonté de transmettre, l'absence de formations adaptées et l'exigence de leur processus (dix ans d'apprentissage estimés) rendent cette transmission difficile. Leur atelier, exclusivement tourné vers une clientèle internationale, reste peu connecté au tissu local ou patrimonial.



4. Le chantier Erio Matteri – Lac de Côme

Une excellence technique héritée sur quatre générations

Créé en 1865 à Lezzeno, ce chantier familial est devenu une référence dans la restauration des modèles Riva. Il se distingue par une approche artisanale rigoureuse : usage d'outils anciens, travail manuel à partir de maquettes, intégration récente de moteurs électriques.

La transmission, encore une fois, se fait uniquement en interne, sans ouverture externe ni dispositif éducatif. Malgré son savoir-faire remarquable, le chantier reste peu intégré au territoire ou aux dynamiques de médiation patrimoniale.

5. L'entreprise Magnino Legnami – Alexandrie

Un fournisseur essentiel, mais en danger de disparition silencieuse

Depuis 1933, cette entreprise fournit des bois rares et précieux (notamment pour les ponts en teck) à l'industrie nautique, y compris les chantiers Riva ou ceux de la Coupe de l'America.



Maillon discret mais stratégique de la chaîne patrimoniale, elle souffre aujourd'hui de difficultés d'approvisionnement et de l'absence totale de relève ou de lien avec des structures de formation. Le savoir-faire reste strictement familial, sans transmission externe ni visibilité culturelle. Pourtant, sa disparition fragiliserait l'ensemble des chantiers haut de gamme qui en dépendent.

Après avoir examiné ces différents modèles d'action, la dernière partie propose une réflexion globale pour une transmission vivante et durable du patrimoine nautique lombard, conciliant excellence et ouverture, tradition et innovation.

PARTIE V : Pour une transmission vivante et durable du patrimoine nautique Lombard

L'exploration du patrimoine maritime des lacs lombards, à travers les cas étudiés et les rencontres menées dans le cadre du programme MARINA, met en lumière une richesse culturelle exceptionnelle mais aussi une fragilité préoccupante. Qu'il s'agisse de chantiers familiaux centenaires comme **Barberis** ou **Matteri**, d'ateliers associatifs comme **ABIL**, ou de structures innovantes comme **l'Officina dell'Acqua**, un constat commun émerge : les savoir-faire liés à la charpente navale traditionnelle sont aujourd'hui menacés par le vieillissement des artisans, l'absence de formations formelles, la dévalorisation du travail manuel, et la fermeture relative des métiers aux nouvelles générations.

Dans ce paysage contrasté, deux dynamiques coexistent :

- D'un côté, une **filière élitiste**, orientée vers la restauration de bateaux de prestige (notamment les Riva), portée par des structures économiquement solides, mais souvent peu ouvertes à la transmission ou à l'ancrage territorial.
- De l'autre, des **initiatives associatives ou sociales**, plus fragiles mais innovantes, qui articulent sauvegarde du patrimoine, inclusion, pédagogie et lien local.

Ce clivage interroge profondément la manière dont une région valorise son **héritage immatériel** :

→ Faut-il privilégier l'excellence technique ou la transmission élargie ?

→ Sauver des objets ou faire vivre des pratiques ?

→ Préserver des savoirs fermés ou en créer de nouveaux usages partagés ?

La réponse ne peut être binaire. Il semble au contraire nécessaire de **tisser des ponts entre ces mondes** : entre artisans du luxe et éducateurs populaires, entre expertise silencieuse et médiation active, entre restauration fidèle et innovation patrimoniale.

Ces ponts pourraient prendre la forme de **dispositifs de formation hybrides**, de **coopérations intergénérationnelles**, de **résidences d'artisans**, ou encore de **programmes européens** intégrant la charpente navale comme **outil de cohésion sociale et de développement local**.

Le programme **Erasmus+** offre ici un cadre propice pour soutenir de telles dynamiques. En promouvant la transmission des savoir-faire comme levier d'insertion, de valorisation de l'identité locale et de développement durable, il permet d'ancrer les pratiques dans une logique européenne et contemporaine.

La démarche engagée par **l'Officina dell'Acqua** en constitue une illustration inspirante. Elle montre qu'un modèle de formation **ancré dans son territoire, ouvert à la diversité des publics, et connecté aux enjeux européens** est non seulement possible, mais indispensable pour assurer la continuité des savoir-faire.

Préserver le patrimoine maritime des lacs lombards, ce n'est pas seulement restaurer des embarcations anciennes. **C'est restaurer un lien** : entre les générations, entre les gestes et les récits, entre les lieux et leurs usages. C'est faire le pari que la **mémoire flottante** des lacs peut encore tracer des **chemins d'avenir**.



L'équipe de Marina 7, à la découverte du patrimoine maritime des lacs lombards avec la Fondation Officine dell'Acqua du lac Majeur, remercie Erasmus + et toute l'équipe du musée Barca Lariana du lac de Côme, des chantiers de charpente marine, des associations, et des entreprises de la région Lombardie pour leur accueil exceptionnel et leur contribution à la réalisation collective de ce rapport d'études sur la sauvegarde du patrimoine maritime traditionnel européen.

« Ce projet a été financé avec le soutien de la Commission européenne. Cette publication n'engage que son auteur et la Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues. »

Aventure Pluriel est une association soutenue au quotidien par :



Cofinancé par
l'Union européenne



DÉPARTEMENT
DES ALPES-MARITIMES



Ville de
CANNES SUR MER



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur



Handi
Sport



PATRIMOINE MARITIME ET PLUVIAL



FONDATION
PATRIMOINE

AVENTURE PLURIEL

Association de Sauvegarde du Patrimoine Maritime

96, chemin de la Campanette – 06800 CAGNES-SUR-MER

Tel. : 06 18 17 56 37 – Contact Thierry PONS

Courriel : contact@aventurepluriel.fr - Site : <http://aventurepluriel.fr/>

Siret 402 259 840 00062 - Code APE 9499Z - Récépissé Préfecture N°18892 - Agrément DDJS 06-S-33-11-D - Membre Fédération Handisport